

〈講 演〉

21世紀にむけての北海道経済の展望

伊 藤 義 郎

1. はじめに

まもなく21世紀を迎えます。明治維新以来、北海道は約120年の歴史をたどってきたわけですが、経済的にまだこんな状態かという見方と、120年でよくここまで発展したという見方があるでしょう。ですから、北海道経済の歴史的発展の軌跡をどう評価するかはそれぞれの考え方、見方があるでしょうし、学問的にはいくつかの見解がありうると思います。したがって、その歴史の評価自体は皆さんの判断に委ねるとしまして、今日は、私が経済界の一員としてかかわりをもっている北海道経済の現状に目を向け、それがどんな状態にあるのか、また、それがどのように発展していこうとしているのか、さらには経済界が北海道の産業・企業や社会の発展にいかなる展望を描いているのかという点について、できるだけ一般論をさけて具体的な事実、例えば、新千歳空港プロジェクトをめぐるさまざまな動きを素材にしながらお話しをして皆さんの勉強の一助に供したいと考えます。

2. 注目される北海道

これまで、よく「地方の時代」ということが指摘されてきました。しかし、経済における地方の活性化が叫ばれながらも、現状では、「東京一極集中」の傾向はなかなか是正されず地域格差はむしろ大きくなっているともいえます。とはいえ、インフラストラクチャーの整備とともに、東京と地方との基礎的競争条件が少しずつ揃ってきていることも事実で

す。それだけに、経済不況に遭遇した現在の子期せざる環境変化のなかで、北海道でもようやく地理的・風土的特色を十分生かした経済開発への真剣な取り組みが開始されつつもあります。

実際に、激動する今日の日本経済のなかで、新しい産業や、さまざまな業態が地方から発信し、そのエネルギーが原動力となって地方の活性化を推し進めようとする気運が高まっていることを思えば、北海道の経営者もこの新時代の潮流をしっかりと読み取って企業家精神を発揮すべき時を迎えたといえてよいでしょう。当然のことながら、こうした変化を前提として2、3年前からは、各種プロジェクトをつうじて北海道開発への財政の発動も強化され、地方活性化の着実な動きが見られたことはいうまでもありません。

このような時代状況のなかで、いま、あらためて経済的にも地理的にも、そしてまた風土としても独特のものをもっている北海道が注目を集めています。そして、それは、2つの方向で現れたといえてよいでしょう。1つは、ロシアの市場経済化を内に含んだ世界経済のグローバル化の動向のもとで、北海道の企業経営も国境を越える機会をもつに至ったことです。たとえば、北海道と北方4島住民の「ビザなし交流」は両国の歴史に新しいページを開いたのです。もちろん、北海道の産業企業が先進工業国間の国際協調の動きを背景としてロシア極東地域で新たな経済活動の諸領域を形成し得るか否かは、まだ未知数であることはいうまでもありません。し

かし、少なくとも、以前に比べれば明らかに北海道経済の力量が問われるような場面が多くなったことは注目されてよいと思います。

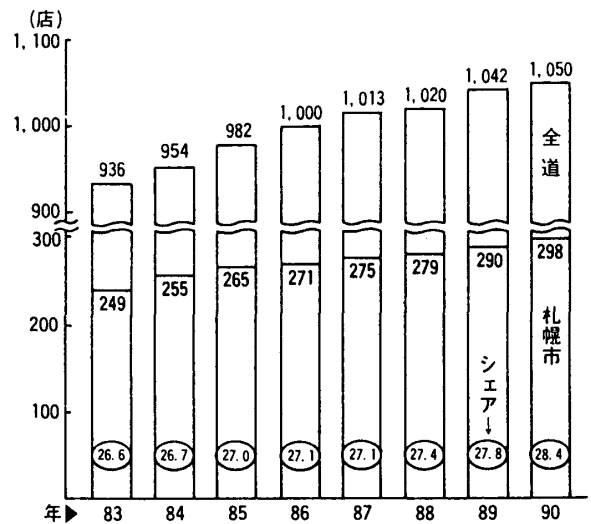
もう1つの方向は、「地方の時代」といわれるなかで、日本の「東京一極集中」の構造が、その経済的非効率のゆえに21世紀に向けて是正を迫られ、効率的な機能分散による地方中枢都市ないし地方中核都市づくりや地方分散型経済構造確立への転換が避けられなくなっているということです。産業や企業、さらには人の移動が大規模に起こり、日本経済全体から見て、いわゆる「都市経済の盛衰」が生じてきている現状を考えれば、かつては北方の一極にすぎなかった地方中枢都市札幌を中心とする北海道経済のもつ独自性がクローズアップされてくるのはむしろ当然のことといえるかもしれません。

ですから、たとえば、昭和62年の「第四次全国総合開発計画（四全総）」による「多極分散型国土の形成」構想をうけて以来、その「交流ネットワーク構想」のもとで、すでに、経済諸団体や諸企業の行動はそうした理念にもとづく本格的な北海道進出の兆しをみせはじめています。そうであるとすれば、北海道は、「東京から遠い」単なるnorthern islandではなく、経済や産業の面でも否応無しに世界のなかの北海道という位置づけが求められることになるでしょう。

3. 札幌の成長

周知のように、札幌市への人口集中は顕著で、1980-85年でも、北海道全体の人口増加10万人を上回って14万人も増加し、道内人口の4分の1を占め、その後もその比率が高まりつつあります。このことは、経済機能の集中もともなうわけですが、ちなみに、地方ブロック内の卸売販売額割合を見ると北海道での札幌の割合は85年時点で約60%を占め、またソフト・システム開発・情報処理・情報サービス産業にいたっては87年に約

第1図 金融機関店舗数の推移（3月末）



(注) 都銀、地銀、第二地銀、信金、信託、長信銀の合計。

(出所) 北海道銀行『季刊経済観測』
1991年1月号、8ページ。

92%を、さらに、金融機関店舗数（銀行+信金）では全道の28.4%を占め、(第1図)預金残高の4割・貸出金残高の5割が札幌に集中しています。要するに、札幌市は、工業機能より卸売業、金融・保険業、情報サービス・通信産業に重点をおいて急速に成長を遂げているといつてよいでしょう。

そしてまた、そのことは、同時に中枢機能の札幌への集中をもたらしたことはいうまでもありません。『札幌市市政概要』（平成4年版）をみればそのことは一目瞭然です。(第1表)「ヒト」「モノ」「カネ」「情報」の札幌への集中ぶりは、地価上昇、住宅問題、交通渋滞などの歪みをもたらしつつあるのですが、21世紀を展望したとき、この札幌一極集中化傾向はある意味では、来るべき「高度情報化社会」における都市間競争の新局面への対応の一つの在り方として北海道経済全体の活性化や競争力強化を導く可能性を秘めているのではないかと私は考えています。したがって、札幌市が長期総合計画のなかで、「北海道発展の牽引車」たらんことを宣言したのは、北海道内各地域がその「流れに乗りながらも自主

第1表 道内主要都市別中枢機能の分布

都 市 名	総合的機能	経済的機能	行政的機能	文化的機能
札幌市	48.91	43.97	45.74	57.01
旭川市	6.56	7.03	6.26	6.39
函館市	6.24	5.90	7.34	5.48
釧路市	4.37	4.17	4.79	4.16
帯広市	3.58	3.39	4.03	3.33
室蘭市	2.89	2.51	2.50	3.67
小樽市	2.81	3.22	3.80	1.43
北見市	2.31	2.38	2.05	2.50
苫小牧市	1.81	2.90	1.08	1.45

注) 全道を100とする指数である。

〔各機能を構成する指標〕

1 経済的機能

- ① 全国銀行貸出金残高（昭和57年12月末・北海道金融月報）
- ② 卸売業年間販売額（昭和57年6月1日・商業統計調査）
- ③ 本社・本店数－従業員20人以上（昭和56年7月1日・事業所名鑑）
- ④ 管理的職業従事者－公務を除く，昼間人口ベース
（昭和55年10月1日・国勢調査20%抽出）

2 行政的機能

- ① 国・道管理職職員数－公共企業体を除く（昭和56年12月1日・道新北海道年鑑）

3 文化的機能

- ① 短大・大学学生数（昭和57年5月1日・北海道学校一覧〈入学定員数から推計〉）
- ② 研究機関従業者（昭和56年7月1日・事業所統計調査）
- ③ 新聞，出版，放送事業所数－従業員30人以上（昭和56年7月1日・事業所名鑑）
- ④ 情報サービス・調査・広告業従業者（昭和56年7月1日・事業所統計調査）

（出所）『札幌市政概要』（平成4年版），67ページ。

性を見失わず」に発展を遂げていく道筋を示したものとして高く評価したいと思います。

とはいえ，経済構造の側面からは，札幌に重点をおく北海道経済にも国民経済の有機的統一体のなかの分業単位であるかぎり，それ自体が自己完結的な経済単位になりうるわけではなく，いわば，巨大都市東京のサブシステム化，つまり，よくいわれる「支店経済化」の傾向をいっそう鮮明にしつつあるという点にも留意しておく必要があります。そして，札幌一極集中の現状を前提に，交通・通信による自由な連結，マスメディアの影響による文化の画一化の進行のなかで，日本経済全体にたいする北海道経済の質的違いを再確認しながら適切な政策を講じていくことが大切です。そうした点からも，成長を続ける札幌を中心とする北海道経済は，いま，巨大都市東京都の結び付きを強めながらも，北海道の独

自性を生かした発展の途をどう模索していくのかといった転換点に立っているといたっても過言ではないでしょう。

4. 北海道の産業構造の特徴

以上の視点から，まず最初に，北海道経済の現況をどう見るか，という点についてもう一步踏み込んで言及してみようかと思えます。すなわち北海道経済の現状，とりわけ産業構造の実態がどのようになっているのかという点を考えてみたいのですが，一方では，地域特性を生かして北海道経済は順調に発展しているとする現状肯定的でジャーナリスティックな見方があることは否定しません。また，それに客観的評価を与える研究も見受けられなくもありません。しかし，私達のように実際に経済活動の真ただ中に身をおくものからするとそう簡単ではないのではない

かという気がするわけです。

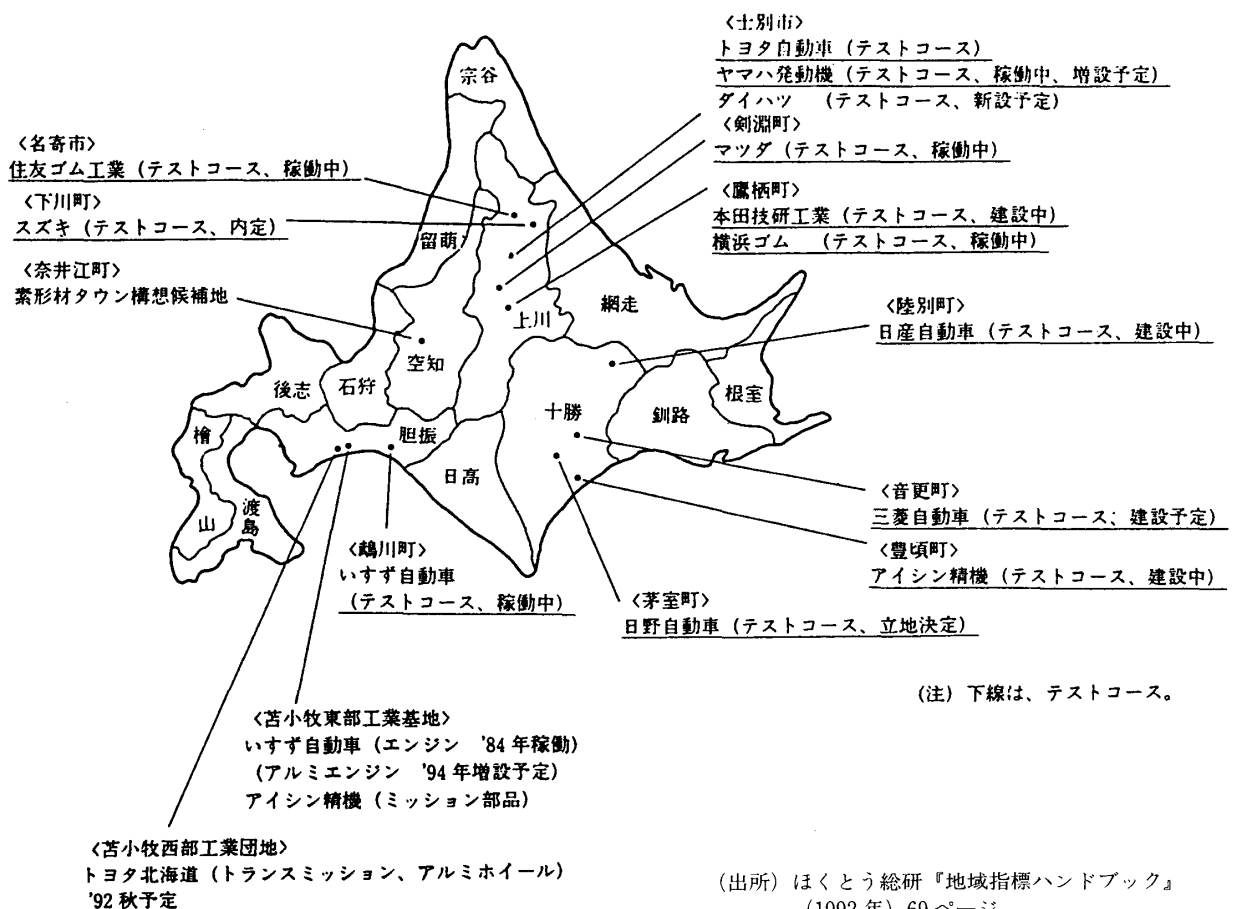
そこで、話のわかりやすくするために、ここでは北海道の産業構造について概観しておきましょう。それは、北海道の地域経済構造の特質を理解することにもつながると思います。すでに若干ふれたように、日本経済は、1980年代に、いわゆるME化という技術革新をともなってエレクトロニクス産業を中心として「重厚長大」から「軽薄短小」への産業構造の転換をとげ、その結果「臨空工業地域」の形成によるその地方分散化、地方展開の傾向のなかで日本全体における地域経済の地位は飛躍的に向上しました。

それでは、北海道はどうかといえば、かつてはその地域的特性を生かし、日本の工業化に不可欠の資源エネルギー基地として、また、農産物・食料供給基地としての役割を果たし、

おおむね高水準の経済成長をとげてきたとあってよいでしょう。そして、現段階では、苫小牧東部工業基地や西部工業団地への大手自動車メーカーの工場進出をはじめ全道に自動車関連工場の進出が見られ、(第2図)また、千歳空港周辺の工業団地でのエレクトロニクス関連の諸工場群など、いわゆる「加工組立型」製造業の立地が「呼び水」となって産業構造にも変化の兆しが見えはじめています。

このことは、北海道産業が鉄鋼業や紙・パルプ産業など素材型製造業を軸にして発展をとげてきた、その経済的枠組みを大きく変えつつあることを示しています。いいかえれば、皆さんもご承知だろうと思うのですが、かつて高度経済成長期に石炭から石油への「エネルギー革命」によって多くの炭鉱が閉山を余儀なくされ、また基幹産業として地域経済を

第2図 主要自動車関連工場の進出動向(北海道・東北地域)



担ってきた鉄鋼業や造船業が、70年代半ばの「オイル・ショック」を契機に次第に衰退せざるをえなくなってきたこと、さらには、いわゆる「減反政策」や「200海里規制」によって農水産業が低迷をしいられている現状をみれば、おのずからその変化の必然性を窺い知ることができます。このことは、ある意味では、北海道の経済あるいは産業構造の特徴を考へるうえでは非常に重要な点ではないかと思うのです。

ところで、先ほど地域経済の地位の向上ということを行いました。本州に比較して北海道経済が産業構造の面でどんな特徴と問題を有しているのか、を若干の指標で確認してみましょう。第2表の産業別総生産額（GDP）の構成比でみると、よく使われる数字ですが、昭和63年（1988年）時点で、第1次産業が6.4%、第2次産業が24.5%、第3次産業が69.1%で、3次産業の比率が高く、2次産業は他地域と比較して最も低くなっています。そして、2次産業では人口1人当たりの生産額が昭和60-63年で12%も落ち込み、その地域間格差が年々拡大する機構にあるといわれているわけです。

これをもう少し詳しくみてみると、同年の第2次産業生産額構成比では、鉱業が2.4%、

建設業が49.9%、製造業が47.6%となっており、ここでは、建設業が全国平均の約2倍のウェイトを占めて非常に高く、これにたいして、製造業は全国の約3分の2と最低となっている点が注目されます。（第3表）さらに、これを粗付加価値生産額でみた場合、とりわけ特徴的なことは、半導体など加工組立型産業が、平成元年（1989年）時点において相対的に低水準にあることです。（第4表）

こうしてみると、北海道の産業構造についていえることは、製造業の他産業への影響力が顕著で、その産業構造を反映して木材、パルプ、紙、鉄鋼など素材型産業の影響力が大きいところに特徴があるといえるでしょう。そして、北海道の産業構造の特徴は、全体的には、加工組立型工業化による機械工業集積の兆しが見え始めてはいるものの、そうした企業の北海道進出率が、昭和61年-平成2年でみると298社、4.1%で東北地方の1825社、25%に比較して低いことに典型的に表れているように、（第5表）製造業の生産額格差が埋っていない現状にあるわけです。このことは、北海道の経済構造にとって製造業特に機械工業の集積の必要性を如実に示しているのです。北海道にとってこの点が今後の一つの大きな課題でもあります。

第2表 昭和63年度 産業別総生産額構成比 （単位：％）

	全 国			
	北海道地域	東北地域	九州地域	
全 産 業	100.0	100.0	100.0	100.0
第一次産業	2.2	6.4	5.3	4.8
第二次産業	35.4	24.5	31.8	27.8
第三次産業	62.4	69.1	62.9	67.4

（注）端数調整のため合計値が一致しない場合がある。

（資料）経済企画庁「県民経済計算年報」より。

第3表 昭和63年度 第二次産業生産額構成比

(単位；%)

	全 国			
	北海道地域	東北地域	九州地域	
全 産 業	100.0	100.0	100.0	100.0
鉱 業	0.8	2.4	1.9	2.2
建設業	23.9	49.9	32.5	31.3
製造業	75.3	47.6	65.7	66.4

(注) 端数調整のため合計値が一致しない場合がある。
(資料) 経済企画庁「県民経済計算年報」より。

第4表 製造業粗付価値生産額構成比

(単位；%)

		昭和50年	昭和55年	昭和60年	昭和61年	昭和62年	昭和63年	平成元年	元-50
加工組立型	全 国	39.2	39.9	46.4	44.9	44.4	44.7	45.8	6.6
	北海道地域	17.0	15.4	15.2	14.7	14.8	15.5	15.9	▲ 1.1
	東北地域	29.4	34.6	44.2	43.9	43.3	44.2	45.5	16.1
	九州地域	26.2	23.1	32.7	31.5	31.4	31.1	32.8	6.6

(注) 端数調整のため合計が100にならない場合がある
(資料) 通産省「工業統計表」より。

第5表 加工組立進出状況

(単位；件，%)

		昭和45年～昭和50年		昭和51年～昭和55年		昭和56年～昭和60年		昭和61年～平成2年		累 計	
		構成比	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比	構成比		
加工組立型	全 国	5,523	100.0	2,929	100.0	5,202	100.0	7,313	100.0	20,967	100.0
	北海道	207	3.3	164	5.6	114	2.2	298	4.1	783	3.7
	東北	1,098	13.9	531	18.1	1,160	22.3	1,825	25.0	4,614	22.0
	九州	580	10.5	276	9.4	501	9.6	717	9.8	2,074	9.9

(注) 構成比とは対全国構成比，合計には電力・熱・ガス等を含む。加工組立型全体には武器を含む。
(資料) 通産省「工場立地動向調査結果集計表」より。

第6表 地域別有効求人倍率の推移

(単位：倍)

	昭和55年	昭和60年	昭和61年	昭和62年	昭和63年	平成元年	平成2年
北海道	0.44	0.39	0.25	0.45	0.52	0.59	0.65
東北	0.52	0.50	0.57	0.62	0.89	1.10	1.22
関東	0.98	0.86	0.69	0.93	1.31	1.53	1.95
東海	1.33	1.18	0.90	1.10	1.52	1.86	1.92
北陸	0.73	0.83	0.80	0.97	1.46	1.72	2.27
近畿	0.60	0.53	0.43	0.53	0.73	0.91	1.20
中国	0.82	0.70	0.62	0.73	1.36	1.38	1.74
四国	0.54	0.57	0.57	0.70	0.67	0.83	1.28
九州	0.40	0.33	0.34	0.41	0.61	0.77	0.93
全国計	0.71	0.64	0.56	0.69	0.96	1.16	1.40

(資料) 北東公庫「地域指標ハンドブック」、労働省「平成3年版 労働白書」より。

もちろん、この問題の解決はそう容易なことではありません。たとえば、マーケットでいうと、「北海道価格」といわれるような独特の価格形成も考えてみなければならない点でしょう。つまり、この点を敷衍していえば、北海道は、企業立地という観点からして、市場から遠隔地にあり、かつ津軽海峡によって本州と分断されているという地理的なハンディキャップを負っており、しかも、高速交通体系の未整備による首都圏との時間的距離の問題をかかえているわけです。ですから、そのことが、企業進出が思うように展開してこなかった主要な原因であるとも考えられます。このことは、地域別の有効求人倍率にみられる緩やかな労働力需給の実態が雄弁に物語ってくれます。(第6表)

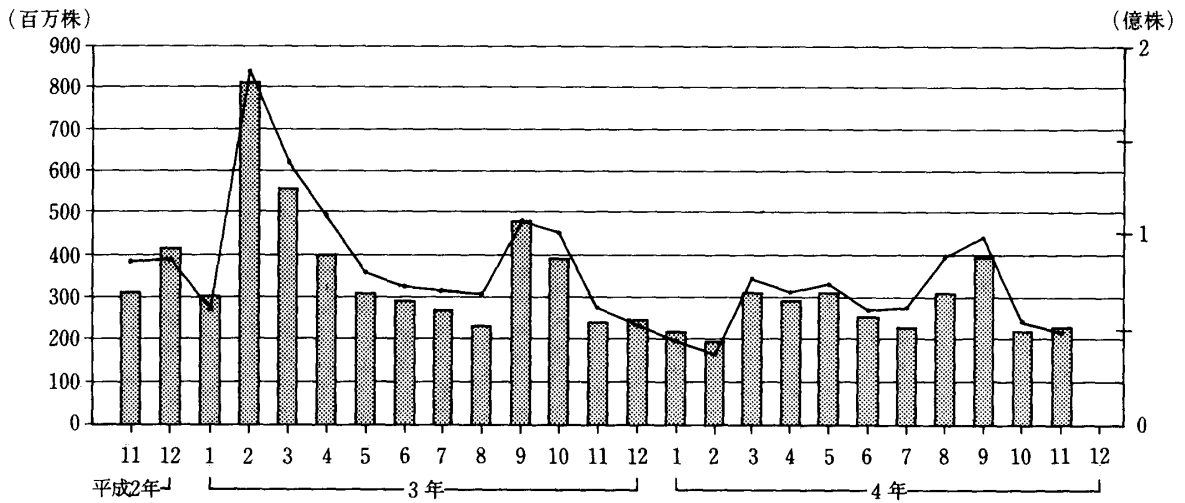
しかし、考えてみますと、80年代の後半ごろからこの労働市場の優位性、つまり質の高い豊富な労働力があるという点が、先程もいいましたような北海道への製造業とくに加工組立型工業の企業進出の可能性を高める要因になってきた事実は見逃せないでしょう。この点でもいまあらためて北海道の存在が注目を集めるに至っているわけです。

5. 北海道における企業経営の現状と将来

もちろん、北海道における産業構造の高度化は労働市場の優位性だけで実現するわけではありません。さまざまな要素が相乗的に関連し合わなければならないわけですが、なかでも私が強調したいのは、北海道の資本力の形成、いかえますと金融市場をどのように形成していくかが問われているということです。私は、昨年札幌証券取引所をまかされてやってきましたが、いまその重要性をあらためて痛感しています。

ご承知のように株式市場は、現在の景気や企業業績の低迷長期化懸念から最低の状態にあります。株価の動きは非常にスローで取引量も動かない、証券会社のビジネスは全く行き詰まるのではないかと、証券市場はどうなってしまうのかといった懸念が社会的に広まりつつあります。第3図はその推移をよく示しています。この金融市場の状態について、「証券がダメなら銀行があるではないか」といった意見もありますが、銀行もさまざまな困難な問題をかかえているわけです。このことは、

第3図 東証一部一日平均出来高 (左目盛棒グラフ)
道内株式売買高 (右目盛折線グラフ)



(出所) 北海道財務局『北海道経済調査月報』
第414号, 平成5年1月, 28ページ。

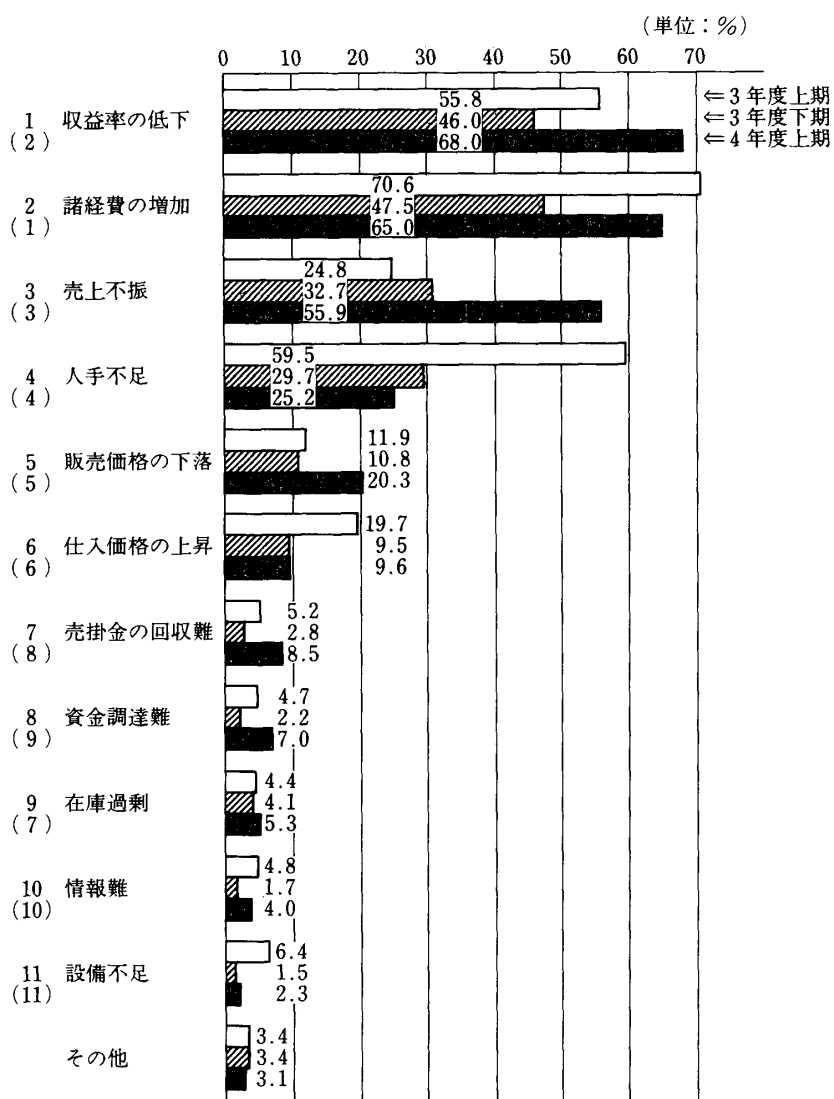
それが実体経済に大きな影響をおよぼしている点で、非常に憂しき問題です。こうした状況ですから、企業の景気感是一段と悪化しており、設備投資も下回り、平成4年度の経常損益では製造業の鉄鋼・電機・機械、非製造業の建設などで需要や受注の低迷から減収減益を見込む企業が多くなりそうだというのも無理なからぬところです。ちなみに、昨年10月発表された、札幌市経済局商工部の『札幌市企業経営動向調査結果概要』(平成4年度上期調査対象企業1000社〈回答650社〉)によれば、全体の68%が経営上の問題として「収益率の低下」をあげています。(第4図)

しかし、この調査でも建設業や製造業で「合理化・省力化」投資意欲が高く、また全体に雇用増の傾向にあることが窺われ、そこに企業経営の堅調さをみてとることができるでしょう。また、大蔵省北海道財務局の分析によれば、さらに、エレクトロニクス技術分野の研究開発型企業の立地・集積の動きなども見逃しがたい好ましい材料ではあります。こうして見てみますと、景気の減速感が強いとはいえ、慎重ななかにも活性化への経営戦略

を講じている道内企業経営の存在を確認できるわけです。私は、この点に北海道における企業経営の今後の方向を見いだしたいと思っています。

たとえば、私がかかわる建設産業も、北海道でのそのウェイトは非常に高く、第2次産業の生産額の14%を建設産業が占めていますが、新年度政府予算の公共事業費が1兆4千億、これに地方自治体の公共事業が4千億、民間投資が5千億加わり、総額2兆3千億ぐらいにあるわけです。これは北海道においては非常に重要な役割を果たします。私は、これを21世紀にむけた北海道経済の活性化に結びつけていかなければならないと思います。かつて、D・B・ダイヤモンドという学者が『都市アメニティの経済学』という書物を著し、そのなかで「その地域にしかないかけがえのないもの」を地域固有財と名付けていますが、私は、われわれ建設業界も、北海道の地域固有財に想いを巡らし、その風土にみあう技術を財産としていくような経営のあり方を追求する必要性を痛感しています。つまり、建設諸企業の経営活動も、北海道に「か

第4図 経営上の問題点（1社3つ以内）



(注) () 内数字は前回調査時（平成4年2月調査）の順位
 (出所) 『札幌市企業経営動向調査』(平成4年度上半期) 平成4年10月・21ページ。

「けがえのないもの」を発見・開発・創造し、仕事をおこして就業の機会をつくり、地域社会の発展を促していくという使命を負わなければならないと思います。それが現代社会における企業のもつ社会的責任というものでしょう。

6. 21世紀をになう新千歳空港と北海道の未来

最後に、新千歳空港の意義と今後の役割について簡単にふれたいと思います。この新千歳空港は10年の歳月を費やして建設されました。私達が、なぜあのように力をいれたかといいますと、それは、昭和63年の北海道総合開発計画の基本目標が述べているように、

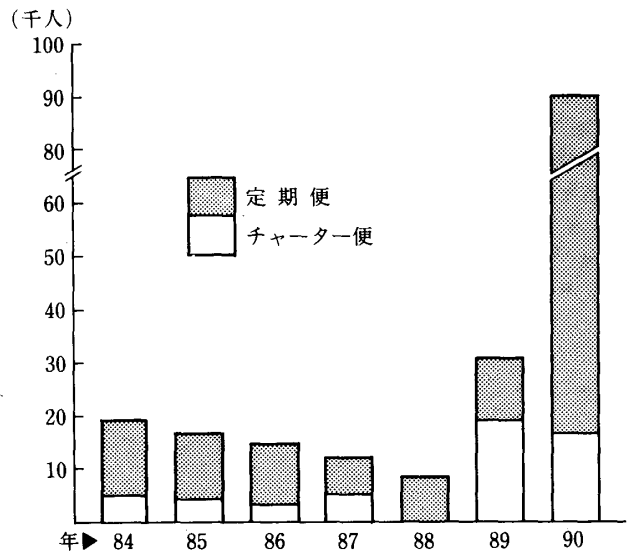
「北海道の豊かな国土資源を活用して我が国の長期的な発展に貢献」し、「国の内外との競争に耐え得る力強い北海道を形成する」という観点を貫こうとしたからにはほかなりません。

端的に言って北海道の産業が国際的に貢献しているのは微々たるものですが、ただ世界各国をあるいてみて、しばしばいわれるのは新千歳空港はどうなりましたかということですが、その意味で、日本が、あるいは北海道が国際的に貢献できるというのは航空運輸産業への関与だろうといわれています。実際問題として、成田新国際空港はすでにパンクの状態にあります。そして、新関西空港を建設していますが、まだまだ用地や風向きなどいろいろな空港完成までにクリアしなければならない問題が山積しているのが現状です。これにたいして千歳空港は99%が南あるいは北風でありますので、1本の滑走路で済むという有利な条件をもっているわけです。関西新空港の場合には30%が横風ですから、どうしてももう一本滑走路を建設しなければならない。そのためには、1兆円かけて、もう一つ人工の島をつくるしかないのです。それには

約10年かかるといわれています。

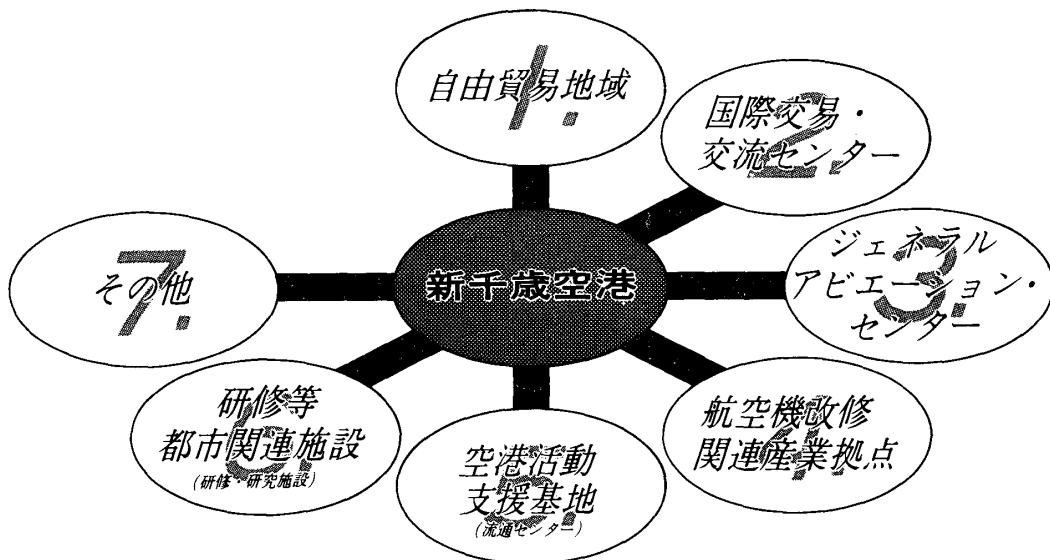
そういう空港は日本の随所にみられます。成田は風の影響はありませんけれど、あれだけの航空会社がひしめいているにもかかわらず、現在まで43の国の乗り入れ希望をストップしたままなのです。つまり、現在の国連加盟国の170のうち40%の国々がまだ日本に乗り入れできないわけです。ですから世界各

第5図 千歳空港出入国者数



(出所) 札幌税関支署千歳出張所ほか。

第6図 北海道エアロポリス



(出所) 新千歳空港周辺地域国際化モデル事業調査報告書概要より。

国から不満の声があがるのも当然なのです。それも成田が満杯だから仕方がないというのです。しかし、国際化のなか仕方がないです。それは、北海道千歳空港をそれに役立たせたらどうかというのがそもそも私達の考えだったわけです。それで、いまでは入国者も飛躍的に増加

し、(第5図)また貨物を中心に国際線のジャンボがアメリカから千歳に入るようになってきました。もちろん、これはニューヨーク発かロス・アンジェルス発かで違いますが、一番遠いニューヨークから飛んできたとして、いま、成田まで飛ぶのに貨物を満杯できず60%で飛ばなければなりません。関西新空港

第7表 想定される敷地規模の設定

(単位: ha)

主な構成要素	敷地面積	主な機能, 施設等
1. 自由貿易地域	400	倉庫・屋上, 管理施設, 製造・加工団地, 公共施設等
2. 国際交易・交流センター	100	展示場, 会議室, 賃貸オフィス, ホテル, ショッピング・娯楽施設, 情報提供サービス施設等
3. ジェネラル・アビエーション・センター	50	管理事務所, ターミナル, 軽飛行機のリース機能, 格納庫のレンタル・リース機能, パイロットの訓練・派遣等
4. 航空機改修関連産業拠点	80	航空機部品製造・修理・改修施設, 航空機研究・設計・試験施設, 航空機検査施設等
5. 空港活動支援基地	40	総合輸送システム, 自動化倉庫, 流通センター, トラックターミナル, 航空宇宙センター等
6. 研究等都市関連施設 (研修・研究施設)	70	国際協力事業団(JICA)・海外技術者研修協会(OATS)等のトレーニングセンター, 日本語・文化研修施設, 知識集約型研究開発サイエンスパーク等
7. 観光・レジャー・リゾート基地	800	大型テーマパーク, リクリエーション施設, テニス・ゴルフクラブ, 多用途スポーツスタジアム等
8. インターナショナル・ビレッジ	500	欧米並みの住宅, ショッピング・レストラン施設, ビレッジパーク・スポーツ地域, 医療施設, 娯楽施設, 学校・保育園等
9. 地域農業・林業技術団地	80	代用殺虫技術研究棟, 基礎農業研究棟等
10. 行政支所等公的施設		
11. 標準的インフラストラクチャーシステム		高速道路システム, 貨物・旅客鉄道輸送システム, 公共設備, ガス・燃料配給, テレコミュニケーションシステム, ケーブルパラボラアンテナテレビジョンシステム等
合計	2,120	

(出所) 新千歳空港周辺地域国際化モデル事業調査報告書概要より。

だともっと少なくなります。その点で、千歳は現在の航空機の能力からして理想的な距離にあります。したがって、平成3年にスタートした「第6次空港整備計画」で、限界にきた成田の機能分散のために新千歳空港が「準国際空港」と位置付けられたのもゆえなきことではありません。

そして、現在の新千歳空港の用地は700 haあります。新関西空港が510 ha、成田空港が現在550 ha、羽田は580 haで、現状では羽田空港が最も広い空港用地を有しています。新千歳空港について見てみますと、周辺は未開発地です、そこは苫小牧ゾーン、千歳臨空産業ゾーン、恵庭ゾーン、早来西部ゾーンとして地域産業整備の方向で民間産業によって確保されているのです。これが、「北海道エアロポリス構想」とよばれているものです。(第6図、第7表)、この構想を具体化していくためには空港整備が前提です。

ご存じのように、これまで、千歳空港の滑走路は自衛隊と共用する2本の滑走路をもっていたのですが、私達はこの新千歳空港によって独自の滑走路をもったわけです。そして、今年は2本目の滑走路建設に着工する予定です。そうしますと、3000 mの滑走路を2本もつ空港は日本でも初めてということになります。羽田空港は別格ですが、このようにA、B2本の滑走路があり、いま新千歳空港の国際化を待ち望んでいるわけです。つまり、現在、日本への乗り入れをまたされている国もそうですが、いま乗り入れている国も成田に問題があり、増便が無理である以上、できるだけ早く新千歳空港を利用させてほしいというのが世界各国の大きな期待なのです。

また、24時間使えるという空港はまだ日本には一つありません。ソウル、台北などは24時間利用可能で、ソウルなどは新ソウル空港を建設してアジアの航空基地をめざしています。日本はこれに遅れをとりますと、経済的な打撃をうけることにもなりかねません。

そして、ある意味では、社会的な問題にまで発展しかねないと思います。したがって、新千歳空港というのは国際化しつつある世界経済の流れと多くの国々の期待に沿う形の国際空港に発展させてこそ、はじめて北海道が日本や世界の役に立てるということになると思います。この新千歳空港が世界に認められるということになりますと、これはただちに北海道の二次産業に大きなインパクトを与えることになるでしょう。こうした期待を担って新空港を軸とする主要プロジェクトが動き始めたのです。

21世紀に向けての北海道のおおきな問題であります新千歳空港あるいはその周辺のプロジェクトがどこまで進展していくかということは、北海道の産業構造にとっても非常に大きな問題ですし、また、日本が世界に貢献するという意味でこれほど意義あるものはないのではないかと思います。EC市場統合や北米自由貿易地域の形成といった欧米の動きに対応した「東アジア経済グループ」構想のもと、シンガポールでは新しい空港が建設されようとしています。さまざまに報道されていますが、現在アジア諸国では活況を呈しています。それだけに、アジアにむけ、世界にむけ北海道をアピールしていくべき時代が到来したといえましょう。いまこそ、国際化時代の北海道経済の自立的発展を実現し、北海道から国際的企業を生み出していかなければなりません。

私は、人的資源豊富な北海道にはそのポテンシャルがあると信じています。皆さんのように若い人達こそがその中心的担い手です。大いに力を貯えて北海道の未来のために頑張ってくださいと思います。

ほんの短時間でしたが、私が日ごろ抱いている企業経営の将来像や21世紀の北海道についての夢を若干語らせて頂いて今日の話を終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

（筆者は札幌証券取引所理事長，
学校法人札幌大学理事長）

[付記：本稿は，1993年1月に札幌大学経営学部産業経営研究所の主催で行われた学術講演会での講演の記録をもとに講師の伊藤義郎氏に最小限の加筆をしていただき，再録したものです。
一編集部]